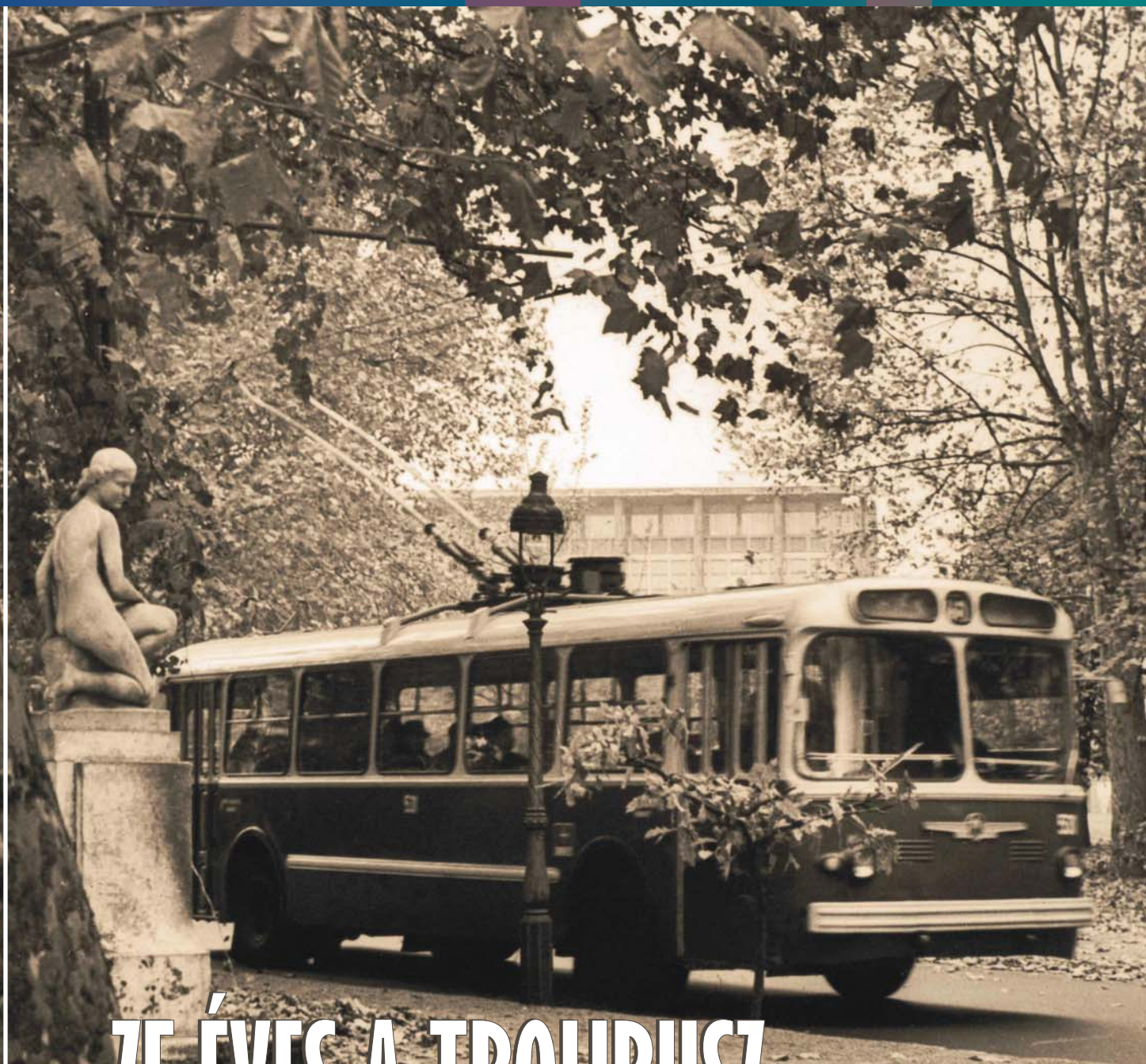




XL. ÉVFOLYAM

10. SZÁM

MOZGÁSBAN



75 ÉVES A TROLIBUSZ

BOLLA TIBOR, GAZDASÁGI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES
ATOMBUNKER A BELVÁROS ALATT
TDFSZSZ – SPORT ÉS ÉRDEKVÉDELEM
MOZGÁSBAN: KÉRDŐÍV RÓLUNK, NEKÜNK



Buszvezető fogadta örökbe a bringaparkolót

FOGADJ ÖRÖKBE!

2008. október 4-én a Design Hét alkalmából, az Erzsébet téren kilenc bringaparkoló talált örökbefogadó „gazdára”. Ezek készítői, a Kolbászból kerítést! Stúdió munkatársai úgy válogatták össze az örökbefogadókat, hogy legyen közöttük taxis, színész, „idegesítő bringás fiú”, nagykövet, író, kerékpáros futár, énekesnő, médiából ismert szereplő, tornatanárnő és BKV járművezető is. A nevét viselő bringaparkolóért – bár azt bárki használhatja – mindenki maga felelős, ami azt jelenti, hogy évente egyszer rendbe teszi azt. Társaságunktól Bérczi Tamás lett a „pótszülő”. Korábban sokat kerékpároztam, ezért megértem a biciklisek problémáit. Kollégáimmal együtt részt veszünk a Zöld BKV programban, gyakran találkozunk a kerékpárosok képviselőivel, és igyekszünk közös megoldásokat találni. Én ma már inkább csak robogóval járok, de két kerék az is – magyarázza a buszvezető, miért éppen őrá esett a választás.

MŰHELYTITKOK NAPVILÁGON



Kirándulás villamos-világban

A „Kulturális Örökség Napjai 2008” című rendezvény hétvégéjén kicsik és nagyok egyformán beleshettek a közlekedés kulisszatitkaiba. A Szépilona kocsisínpén és a Kelenföldi buszgarázsban kollégáink segítségével és magyarázataival a látogatók nemcsak forgóvázat, sínféktörzset, menetkapcsolót vizsgáltak, hanem a mosóban is jártak, és még egy veterán Ikarus 180-as volánjához is odaülhettek. Míg a - csak erre az egy napra megnyitott - külső helyszíneken több mint ötszáz érdeklődő volt, addig a BKV két múzeumát is csaknem 1500-an keresték fel ezen a hétvégén. A Fogaskerekű és a nosztalgia UV-k utasait pedig már nem is számolták...

HITELEK MINDENKINEK!

EGYSZERŰEN, GYORSAN, ÉRTHETŐEN!

Jelzáloghitelek: lakásvásárlásra, szabadfelhasználásra
hitelkiváltás; személyi kölcsön
Ingyenes tanácsadás, és teljes körű ingyenes ügyintézés!
Ügyfeleink idejét figyelembe véve a nap bármely
szakában!

LoaNetwork Kft.
1136 Bp. Tatra u. 20b.
loanetwork@t-email.hu
www hitel-port.hu
Tel: 239-0445, 30-482-9036

Célunk a gyors, korrekt és mindenki számára érthető
tanácsadás és ügyintézés.

**ŐSZI-TÉLI
SZEMŰVEG**

AKCIÓ

a Rapidus Optikában!

Ha október 1-e és december 31-e között
szeműveget vásárol nálunk, akkor 3 pár
ProClear kontaktlencsét* adunk ajándékba.

Raadásként, minden ebben az időszakban vásárolt,
progresszív (több fókuszú) lencse mellé egy hasonló
felszereltségű normál lencsét is ajándékba adunk.

A nálunk vásárolt szeművekhez,
a szakorvosi szemvizsgálat ingyenes,
kérjük időpont egyeztetés miatt
hívják az alábbi telefonszámot!



* az ajánlat csak a lencsére vonatkozik, ápolószerekre nem.

rapidus
OPTIKA

www.rapidus.hu

Tel.: (1) 318 - 3613

PANORÁMAABLAK

2. oldal

TARTÓZKODÓ – „Legek” harca – Egy, aki minket visz

3. oldal

VEZETŐFÜLKE – Nem is olyan ijesztőek a számok

4. oldal



Talán meglepetést okozok, ha bejelentem, hogy kívülről nézve a BKV pénzügyi és gazdasági mutatói ijesztőbbek, mint a valóság, amelyet én belülről, a papírok áttekintése után már ismerek – mondja Bolla Tibor.

KÖZLEKEDJ OKOSAN! – Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!

5. oldal

VETERÁN – Nyugdíjas lett Lucza Mihály

6. oldal

TEREPJÁRÓ – Mindenki a saját háza táján söpör

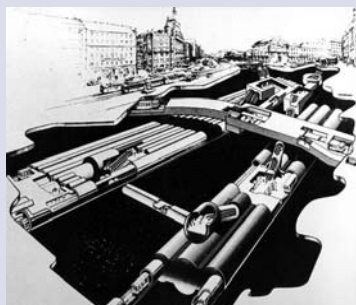
7. oldal

BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ

8. oldal

VISSZAPILLANTÓ – Az első metróépítkezés

9. oldal



„Az akkori hidegháborús hangulat miatt abban sem volt vita – nem is nagyon lehetett -, hogy mélyvezetésű vonal épüljön, ami egyúttal atombiztos óvóhelyként is szolgál.”

TROLIÜNNEP PESTEN ÉS KEREPESEN

10-11. oldal



FÖLDALATTI – Atombunker a belváros alatt

12. oldal

KÜLÖNJÁRAT – Örkény István: Közvélemény-kutatás

13. oldal

KÉRDŐÍV – Mondjon véleményt magazinunkról!

14. oldal

ARCKÉPCSARNOK – Tíz éves a TDFSzSz –

Sport és érdekvédelem

15. oldal

TESTEDZÉS – Sportoljon ősszel és télen is!

16. oldal

REJTVÉNY

17. oldal

APRÓHIRDETÉS – Keres, kínál

18. oldal

MISS BKV SZÉPSÉGVERSENY –

Wellness-hétvége a fonyóremény!

19. oldal



„LEGEK” HARCA

tartózkodó

EGY, AKI MINKET VISZ

Néhány évvel ezelőtt az @@@ plakátkiállításon az a fotó győzött, amely egy buszvezetőt ábrázolt járművével. A képen a felirat – az egyik akkoriban futó valóságshow szlogenjét elferdítve – így szólt: Egy, aki minket visz.

Ebből az „egyből” naponta több ezren róják Budapest útjait. Felelősségük óriási: az utasok életüket, biztonságukat bízzák a járművezetőkre, akik télen-nyáron dolgoznak, gyakran egyáltalán nem könnyű körülmények között. Éppen ezért nem mindegy, milyen felkészültségű vezetők viszik ki a forgalomba a járműveket.

Tudjuk, hogy a fővárosi közlekedésben bekövetkező balesetek elenyésző hányadát okozzák csak társaságunk dolgozói. Ha mégis bekövetkezik egy ilyen, az – gyakran eltúlozva, igazságtalanul – rögtön az újságok címlapjára kerül.

Pedig járművezetőinknek nemcsak saját munkájukra, járműveikre és utasaikra kell figyelniük, hanem a budapesti közlekedés sajátosságaira, a nyugat-európaihoz képest jócskán alulmaradó közlekedési kultúrára, morálra is. Gyakran másodpercek alatt meghozott döntéseiknek köszönhetően válik elkerülhetővé egy-egy baleset – ez azonban ritkán címlapképes.

Annak ellenére, hogy – néhány kivételtől eltekintve – ezeknek a járművezetőknek a többsége névtelen és arctalan marad, az utasoknak bízniuk kell bennük. A bizalom megszerzéséhez a járművezetők felkészültsége és profizmusa a legfontosabb – de nem biztos, hogy elég.

Jóllehet a vezetők munkája szigorúan szabályozott, és az utasokkal való kapcsolattartásuk korlátozott, a személyes kapcsolat, az udvariasság még azok számára is sokat nyom a latban, akiknek kényszer BKV-val utazni. Bizalmat kelt, ha egy buszon hagyott táskát, esernyőt, tárcát visszakapnak az ügyfélszolgálaton. Meglepődnek, ha egy szürke reggelen őszinte mosolyt kapnak az ellenőrtől, a villamosból pedig egy csinos hölgy integet ki. („Jééé, anyu, egy sofőrnéní!”) Jóllesik, ha a járművezető a végállomáson elköszön, további jó utat kíván.

Sok budapesti ismeri azt a buszvezetőt is, aki az egyik éjszakai járaton szokta a hétvégi buliban „elcsigázott” fiatalokat szórakoztatni. Köszsájon forgó, legendás „aranyköpéseit” nevetve idézgetik utasai: „Aki az Arany János utcai megállót választotta, szavazatát az ajtó fölélt elhelyezett gombbal érvényesítheti.” Vagy: „Ég a napmelegtől a kopár szik sarja, befordulunk mindjárt a lámpánál balra.” (Talán Arany is megbocsát...)

Persze nem kell minden járművezetőnek mellékállásban humoristának is lennie. De a szakmai felkészültség mellett némi közvetlenség sokat segít abban, hogy megkapjuk a legjobbnak járó szavazatot. Kollégáktól, főnököktől, utasoktól és elsősorban önmagunktól...

Mostani számunkban mi is várjuk a nekünk járó szavazatokat (Kérdőívünk a 14. oldalon), mi is keressük a legjobb járművezetőt (Közlekedj okosan! 5. oldal) és a legszebb BKV-s hölgyet (Miss BKV Szépségverseny 19. oldal). Szavazzanak, jelentkezzenek, játsszanak velünk!

a szerkesztőség

NEM IS OLYAN IJESZTŐEK A SZÁMOK

Beszélgetés Bolla Tiborral, a BKV új gazdasági vezérigazgató-helyettesével

A minap baráti társaságban pókereztem, ahol egyik játékostársunk tetemes összeget veszített - annyit, hogy a party vége felé már hitelben játszott. Mivel régi barátunk, megengedtük neki. Éjfélkor tetemes adóssággal zárta a játékot, felállt és így szólt: emberek, úgy eladósodtam, mint a BKV! Az anekdota talán jól példázza, hogy egy óriás cég, amelynek neve a közbeszédben a nagyadósság szinonimájává válik, nem kínálhat túl nagy sikerélményt elsőszámú gazdasági vezetőjének. *Bolla Tibor* mégis vállalkozott a feladatra.

Ön miben reménykedett, amikor beült ebbe a székbe? Rendelkezik valami csodaszerrel a 80 milliárdos adósság ledolgozására?

Úgy gondolom, hogy a valóban tetemes adósságot egy ember semmilyen bűvésztűréssel nem tudja eltüntetni - ennek ledolgozása mindenképpen csapatmunkát igényel. Ami a vállalatomat illeti, mindig jellemző volt rám a kihívások elfogadása. Már kisfiúként is szerettem a nehezebb helyzetben levő csapatban focizni, ami nem jelenti azt, hogy a BKV-t rossz csapatnak tartom. Történelmi okokból a társaság belekerült egy hatalmas adósság-spirálba, amit okos, ésszerű intézkedésekkel le kell, és lehet dolgozni. Talán meglepetést okozok, ha bejelentem, hogy kívülről nézve a BKV pénzügyi és gazdasági mutatói ijesztőbbek, mint a valóság, amelyet én belülről, a papírok áttekintése után már ismerek. A jelenlegi pénzügyi helyzet három okra vezethető vissza. Egyik az évente jelentkező, pénzmozgással járó hiány, a második az eddig felhalmozott adósság, a harmadik, és talán legfájóbb a belső adósságnak titulált tétel. Ez nem más, mint az előregedett járműpark szükséges cseréje, ami nagyon drága dolog, de figyelembe véve például a tizenöt éves buszparkot, lassan halaszthatatlan. Talán a legkönnyebben a pénzmozgással járó hiány lenne orvosolható. Ennek kétharmad részét



„...mindig jellemző volt rám a kihívások elfogadása...”

a kamatkiadások okozzák. Ha ez az évek óta hurcolt adósságállomány nem lenne, a BKV pénzügyi mutatói már most sem lennének olyan rosszak. Jelentős eredménynek tartom, hogy az amortizáció nélküli üzemi eredményünk (pénzügyi szakszóval EBITDA) pozitívvá vált. A „legfekélyesebb”

„Az érdekünk közös: a BKV működőképességének, és (..) munkahelyeknek a megőrzése.”

sebünk a belső adósság, a járműpark elodázhatatlan cseréje. Ijesztő számokat halottam arról, hogy egy nap hány autóbuszunk hibásodik meg, és áll ki a forgalomból. Ez az a terület, ahová véleményem szerint lehet, és kell is külső tőkét bevonni. Nem tartom elképzelhetetlennek, hogy találjunk olyan partnert, aki beszáll új, vagy jó állapotban lévő használt buszok vételébe, esetleg részt vállal a karbantartásban.

Ehhez meg kell találni a megfelelő partnert és pénzügyi konstrukciót. Örülök, hogy a vezérigazgató úrnak karakteres elképzelése és terve van a cég holdinggá alakítására, mert ezt jó útnak tartom. Az Akácfa utcába centralizált, sok lábbon álló és különböző műszaki állapotú közlekedési vállalat ilyen szabályozási helyzetben nem tud versenyképes lenni. Ha önálló egységekben dolgoznak majd, akkor feltételezésem szerint egy, a holdinghoz tartozó buszvállalat inkább talál magának partnert járműcseréhez, karbantartáshoz. Egy potenciális befektető sosem bízik egy mamut cég átláthatatlan pénzügyi dzsungelében, és szívesebben adja tőkéjét olyan kisebb egységhez, ahol a transzparencia segítségével nyomon követheti a cég útját.

Mostanra vezérigazgató úr már túl van egy eredményes tárgyaláson a szakszervezetekkel, ami december közepéig munkabékét biztosít. Tud-e Ön segítségére lenni egy tartós kompromisszum megteremtésénél?

Szeptember elején leültünk a szakszervezeti vezetőkkel áttekinteni a tavasszal kötött megállapodásokat. Itt elsősorban létszám-, és bérkérdésekről beszélgettünk. Volt, amiben megegyezés született, és több kérdésben további tárgyalások szükségese-
sek. Szívből örülök, hogy most sikerült egy december közepéig tartó, ésszerű kompromisszumokon alapuló megegyezést tető alá hozni. Mindig is hangsúlyoztam, és most is az a véleményem, hogy a szakszervezetekkel meg kell egyeznünk. Az érdekünk közös: a BKV működőképességének, és ezzel együtt az általa nyújtott munkahelyeknek a megőrzése. Ismétlődő és meddő viták folytatása azt a veszélyt rejtene magában, hogy miközben mi bérekről és juttatásokról alkudozunk, esetleg újabb szereplő lép be a fővárosi közlekedési piacra, és utasokat vesz el tőlünk. Akkor pedig a gazdasági kényszer, és nem a kompromisszum-kép telenség szüntet meg munkahelyeket. Remélem, erre nem kerül sor. sg

névjegy

Az 1969-ben született pénzügyi szakközgazdász rendelkezik még vállalatgazdasági agrármérnöki diplomával is. Kilenc évig az ÁPV Rt.-nél és jogelődjénél dolgozott felelős beosztásban. Az ÁPV Rt.-nél foglalkozott a Volán-cégek felügyeletével is, így vannak tapasztalatai a közösségi közlekedésről. Öt és fél évig dolgozott a magánszektorban, vezető beosztásban a Civis Credit Zrt.-nél. Ezután adta be pályázatát a megüresedett BKV gazdasági vezérigazgató-helyettesi posztjára, és három hónapja tölti azt be.

VEZESS, NE TELEFONÁLJ!

Egy új felmérés szerint csaknem ötszörösére növekszik a közúti balesetek előfordulásának kockázata, ha vezetés közben mobiltelefonon csevegünk valakivel. Ez nagyobb veszélyt jelent, mintha ittasan vezetnénk, és az is egyértelművé vált, hogy e tekintetben nincs különbség a kézben tartott, vagy a kihangosítva használt telefonok között.

A tanulmányba bevont negyven személy vezetés közben nyújtott teljesítményét egy szimulátor segítségével tesztelték. A résztvevőket három csoportba osztották: az első csoport tagjai telefonáltak vezetés közben, míg a másik csoport tagjai enyhén ittasak voltak (a véralkohol szintjük meghaladta az általánosan engedélyezett 0.08%-ot). A harmadik csoport nem fogyasztott alkoholt, és mobiltelefont sem használt.

Az eredmények azt mutatták, hogy akik telefonálnak vezetés közben, azok csaknem ötször akkora valószínűséggel okoznak balesetet, mint az enyhén ittas, vagy a teljesen józan, de csak a vezetésre koncentráló személyek. A vezetés közbeni mobiltelefon-használat tehát jóval veszélyesebb, mint ha valaki fogyaszt némi alko-

holt azelőtt, hogy autóba ülne. Bár természetesen az utóbbi ugyanúgy kerülendő...

A jelenség magyarázata a vezetők eltérő magatartásában rejlik. Az ittas emberek ugyanis inkább agresszívek lesznek, telefonálás közben viszont figyelmetlenné válnak, és a reakcióidőnk is jócskán megnő. A kutatók emellett azt is szerették volna tudni, hogy a balesetveszély szempontjából megfigyelhető-e bármilyen különbség a kézben tartott, vagy a kihangosítható modellek használatában. Az eredmény ugyancsak elgondolkodtató, hiszen az utóbbi esetben is pontosan ugyanannyi baleset fordult elő, mint a kézben tartott telefonok használatára esetén.

"A problémát a telefonos beszélgetés jelenti, hiszen az eredményekből világosan ki-

derül, hogy az emberek nem képesek megosztani a figyelmüket a két dolog között, bár ők maguk természetesen azt hiszik, hogy igen" - mondta Frank Drew (Utah Egyetem), a kutatás vezetője. "Abban az esetben, ha a sofőrök az utasokkal beszélgetnek, kisebb valószínűséggel okoznak balesetet, mivel

„...telefonálás közben figyelmetlenné válnak, és a reakcióidőnk is jócskán megnő.”

az utas szintén reagál a különböző vezetési helyzetekre. A vonal másik végén lévő személy ezzel ellentétben semmit sem érzékel az adott szituációból. Mindenképpen azt tanácsoljuk tehát, hogy ha lehetséges, kerüljék a mobiltelefon használatát olyankor, amikor úton vannak."

(Az eredeti közlemény a Human Factors című folyóiratban jelent meg.)

További eseménymentes munkát kíván a Villamos Vasútbiztonsági Csoport!

EGY SMS – HUSZONÖT ÁLDOZAT

A szakértői vizsgálatok bebizonyították, hogy épp sms-ezett az a mozdonyvezető, akinek a figyelmetlensége huszonöt halálos áldozatot követelt szeptemberben, egy Los-Angeles melletti vonatszerencsétlenségben. Az ütközésben maga a vezető is életét veszítette, és 134-en megsérültek. Az eset után a kaliforniai hatóságok megtiltották a mozdonyvezetőknek, hogy mobiltelefont használjanak munka közben.

KERESSÜK

A BKV LEGJOBB FELSZÍNI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEZETŐJÉT!

A 2008/2009. évben immár tizenhatodik alkalommal hirdetjük meg a "Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!" vetélkedősorozatot, amelyet három fordulóra tervezünk. Az első forduló kérdéseit, feladatait a MOZGÁSBAN Magazin Forgalmobiztonsági Különszámában jelentetjük meg 2008 utolsó negyedévében, amelyet valamennyi telephelyre eljuttatunk. A második forduló a 2009. év első negyedévében kerül megrendezésre az ágazatok keretein belül, ahonnan a legjobbak jutnak a társasági döntőbe.

A vetélkedőt autóbusz, villamos és trolibusz járművezetői kategóriákban hirdetjük meg. Az első fordulóban, amely a MOZGÁSBAN Magazin mellékletének hasábjain keresztül zajlik, valamennyi járművezetőnk részt vehet az adott kategóriában.

Az első fordulóból azonban csak az juthat tovább, aki az alábbi feltételeknek megfelel:

- a három kategória valamelyikében érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik,
- legalább 2008. január 1. óta társaságunknál főállású felszíni közösségi közlekedési járművezetőként dolgozik,
- 2008. január 1. óta saját hibás balesetet nem okozott,
- 2008. január 1. óta jogos utaspanasz nem érkezett munkájával kapcsolatban,
- 2008. január 1. után a forgalmobiztonsági ellenőrzések munkája során hiányosságot nem állapítottak meg.
- Akinél a verseny időtartama alatt az alábbi feltételek nem teljesülnek (pl. 2009. februárjában jogos utaspanasz), az a további versengésből kiesik.

A verseny díjazása:

Az első fordulóban a Mozgásban Magazin mellékletében megjelent kérdésekre adott válasz beküldői között – az eredménytől függetlenül – vásárlási utalványokat sorsolunk ki. A döntő legeredményesebb versenyzői ágazatonként 200.000, 180.000 és 160.000 Ft értékű díjakat vehetnek át.

Hagyományosan, az előző évekhez hasonlóan 2009-ben is a versenysorozat legjobbjai képviselik társaságunkat az országos versenyen.

Eredményes, jó játékot kíván a:

FORGALOMBIZTONSÁGI ÉS ELLENŐRZÉSI OSZTÁLY

HAJNALBAN MÁR NEM CSÖRÖG A VEKKER

Nyugdíjas lett Lucza Mihály, a Pótdíjkezelési osztály vezetője

Harminchét év egy boldog házasságban is nagy idő. *Lucza Mihály*, az Értékesítési főosztály és a Pótdíjkezelési osztály egykori vezetője éppen ennyi időt töltött a BKV-nál. Több orvosi vizsgálatra is szükség volt ahhoz, hogy elfogadja, a szemének már nagy szüksége van a pihenésre, nyugdíjazásra. Ha tehetné, a mai napig is dolgozna, de fájó szívvel mégis a nyugdíjba vonulás mellett döntött. A cégnél töltött évekre, az elvégzett munkára, az itt maradókra és legutolsó kis csapatára, a Pótdíjkezelési osztályra azonban a mai napig nagyon büszke.

Elvileg már nyugdíjba mentél, ennek ellenére alig sikerült utolérni. Ilyen sok még a munka?

Szerencsére igen, bár nem gondoltam, hogy nyugdíjas éveim így indulnak. Persze csepert sem bánom a sok tennivalót, mert furcsa lesz nyolcig aludni. Főleg azok után, hogy eddig minden reggel fél ötkor keltem. Vegyes érzések kavarnak bennem. Öt-

láltak a legalkalmasabbnak a jegyraktár-vezetői posztra. Az idő múlásával egyre fontosabb lett a hamisítás elleni fellépés, a jegyek, bérletek védelme. Éppen ezért kollégáimmal újabbnál-újabb eljárásokat dolgoztunk ki. Az első segítségével a fénymásolással hamisított szelvényen – mindenki döbbenetére – megjelent a hamisítvány felirat, csupa nagybetűvel. S persze voltak hologra-

években a pótdíjazás területe tartozott hozzám. Ezt a munkát azért vállaltam el, mert a terület nem tartozott egy vezető alá sem az átszervezések után, én pedig a felajánlások ellenére sem túrtam volna ki szívesen egyetlen fiatal kollégámat sem a helyéről. A mai időkben lehet, hogy furcsának hangzik, de én mindig örömmel néztem, ha fiatal, jó munkát végző kollégáim teljesítményét mások is elismerték. Éppen ezért a pótdíjkezelés területe emberileg és szakmailag is kihívás volt.

„Ösztönzőleg hatott rám, hogy minden napra volt feladatom, felelősségem, hogy olyan emberekkel dolgozhattam, akikkel a nagyot alkotás öröme is megadatott.”



„...nagyon jó csapattal, nagyon jó eredményeket értünk el.”

venhét éves ifjú ember vagyok, de nem azért megyek nyugdíjba, mert nem bírom a munkát, hanem mert az állandó írszgyuladások miatt egyszerűen nem tudok egész nap a monitor előtt dolgozni. Ösztönzőleg hatott rám, hogy minden napra volt feladatom, felelősségem, hogy olyan emberekkel dolgozhattam, akikkel a nagyot alkotás öröme is megadatott. Most is olyan munkát keresek, amely kissé kötetlenebb és számítógép nélkül is végezhető. Szerencsére több cég is megkeresett tanácsadói ajánlatokkal, ezért gondolkodhatom azon, hogyan tovább.

Mikor és hogyan kezdted a pályafutásodat a cégnél?

1971. november 15-én jegyvizsgálóként kezdtem, de hamar kereskedelmi területre kerültem, és ott szinte minden munkakörben dolgoztam. Mai napig emlékszem az érzésre, a nagy sikerélményre és öröme, amikor hatvan jelentkező közül engem ta-

mos matricák, jegyek is, mert a hamisítás sok kárt okozott a BKV-nak. 1996-ban neveztek ki a Jegy- és bérletértékesítési szakszolgálat vezetőjének, ahol az elszámolási rendszer korszerűsítésére, és az örökjegy feltételeinek megteremtésére például szívesen emlékszem. Mindig büszkén gondolok vissza arra, hogy soha nem én akartam elnyerni egy magasabb beosztást, hanem általában a főnökeim kerestek meg az új ajánlatokkal. A kihívás mindig fontosabb volt számomra, mint a magasabb pozíció, vagy a több pénz. Mérleg jegyűként kiegyensúlyozottságra törekszem a magánéletben, és a munkahelyen is ezt akartam elérni. Menetdíjbevételei főosztályvezetőként, az elektronikus díjbeszedő rendszer kialakításakor ez a tulajdonságom ismét segítségemre volt. Bár a rendszer a gyakorlatban ma még nem üzemel, de a 2006-ban elkezdett bejáratni ellenőrzések évenként több milliárd forint bevételt hoznak a cégnek. Az utolsó

Egy nagyon jó csapattal, nagyon jó eredményeket értünk el. Komoly, több milliárd forintos kintlévőséget behajtva, megduplázott bevételt hoztunk a BKV-nak. Azért még így is maradt munka a kollégáknak, akik felkészültek a feladatra. Jó volt velük dolgozni, mert a megfogyatkozott létszám ellenére sem menekültek el a munka elől, hanem inkább igyekeztek többet vállalni. Ezen a területen a csapatmunka mindennél fontosabb. Nélkülük én sem mentem volna sokra!

Mivel foglalkozol majd a szabadidődben?

Azért harminchét év – főleg egy cégnél eltöltve – nagyon nagy idő egy ember életében, ezért a BKV eleinte biztos nagyon fog hiányozni. De remélem, végre lesz időm többet kertészkedni és olvasni is. Nyugodt szívvel megyek el. Teljesítettem azokat az elvárásokat, amelyeket a cég vezetésétől kaptam, és azokat is, amelyeket önmagammal szemben támasztottam. A munka számomra még egy ideig a BKV-t jelenti, az lesz az első, de minél hamarabb szeretném élvezni a nyugdíjas éveket, a pihenést. Ki tudja, talán egyik reggel még kilencig is alszom.

gm

Az utóbbi időben fokozottan fókuszba került a BKV járműveinek tisztasága. Először társaságunk munkavállalói áldozták fel egyik szombat délelőttjüket a busztakarítás oltárán, majd a pestszentlőrinci polgárok – BKV-sokkal karöltve – tisztogatták meg az 50-es villamost. Mindezek után úgy gondoltuk utánajárunk, hogyan is folyik nálunk a mindennapi járműtakarítás.

Társaságunk a nem alaptevékenységnek minősülő, a járműfenntartás feladatkörébe közvetlenül nem tartozó feladatokat külső vállalkozásokba sorolta. Ilyen tevékenység a járműtakarítás is – mondja Sáli István, a Metró Szakszolgálat vezetője, akivel a vas-kerekeseink takarításáról beszélgetünk a Kő-ér utcai járműtelepen. – A telep takarítása megint más kérdés: nem a jármű műszaki felügyeletébe tartozik, hanem inkább létesítmény-ellátási folyamat.

A biztonsági vizsgálatra beérkező metrókocsik mindegyikét – naponta akár többször is – azonnal kisöprik, összegyűjtik a szemetet, letörlik a kapaszkodókat, az üléseket, az ablakokat. Évente kétszer-háromszor átfogó, alapos nagytakarítást végeznek a teljes járműparkon. A tevékenység jórészt tavasszal és ősszel történik. A metró-járműtelepek – a MillFav kivételével – rendelkeznek telepített kefék mosóberendezéssel is. A HÉV-nél sajnos csak Csepelen található ilyen, bár az lenne az optimális, ha minden telephelyen lenne. A gépi mosás után kézzel is át kell takarítani a járműveket, miután a mosóágánnyra állítják őket.

VÉGTELEN HARC A GRAFFITIK ELLEN

Két legfontosabb dolog van, amire nagyon oda kell figyelnie a takarító személyzetnek – teszi hozzá a szakszolgálat-vezető –, az utastér és a vezetőfülke. A fokozott ellenőrzéseknek köszönhetően ma már egyre kevesebb a hajléktalan járműveinken, emiatt a forgalomban lévő járművek tisztasága javult. Ettől függetlenül még mindig kapunk panaszokat az utazóközönség felől, hogy a szerelvények takarítása nem eléggé hatékony. A jogos panaszokat soron kívül orvosoljuk. A végállomásokon, fordítás során a járművezetők kötelessége a járművek esztétikai állapotának ellenőrzése, és ha olyan a helyzet – például törött, vagy sérült ablakot illetve rendkívüli szennyezést észlelnek –, akkor járműcserét kell kérniük. Egyik legnagyobb gondunk emellett még mindig a graffitizés. Bár nagyon jó graffititisztító anyagok léteznek, ezek nagyon drágák. Ennek ellenére a vállalkozó használja azokat – a teljes járműpark graffiti-mentesítése csak a metrónál több tízmillió forintba kerül. A jármű külső felületét

folyamatosan takarítanunk kell, van azonban egy-két dolog (például az üvegkarc), amivel nem sok mindent tudunk kezdeni. A végtelenségig nem lehet ablakokat cserélni. A takarítócéggel megkötött szerződés tartalmazza továbbá a járművek fertőtlenítését is, amelyet az ÁNTSZ által jóváhagyott technológiával végzünk. Az üléseket pedig – ha azok takaríthatatlannak bizonyulnak, vagy visszavonhatatlanul megrongálódnak – inkább lecseréljük. Mint említettem, elsődleges feladatunk az üzem- és forgalombiztos járműfenntartás biztosítása, de természetesen a minőségi takarítás is igen fontos szempont számunkra. Járműveink többsége sajnos a nagykorúságot is meghaladta, ráncfelvarrottak, öregek – tesz hozzá még egy szempontot Sáli István – Egy Combinón például látványosabb ugyanaz a takarítási tevékenység, mint egy több évtizedes ipari csuklón.

SZÁRAZON, NEDVESEN, KÖRKEFÉVEL ÉS KÉZZEL

A gumikerekű ágazatban hasonló a helyzet. Erről Szegedi József közúti járműfőmérnöknel érdeklődtünk. Náluk a járművek takarítását megosztva végzik – saját kapacitással, illetve szerződéses külső vállalkozókkal közösen. A száraz takarítást naponta, a nedveset hetente, a belső nagymosást pedig havonta. Minden telephelyen található körkefék külső mosóberendezés, ezek állapota – Kőbánya kivételével – használt, de a célnak még megfelelő. A kőbányai berendezés viszont elhasználódott, cseréje már indokolt lenne. A gépi külső mosást szükség esetén egyszer, más esetben naponta kétszer, de minimum hetente elvégzik. Télen viszont csak akkor, ha a kinti hőmérséklet még megengedi. Igazi „nagytakarítás” évente egyszer, ta-

vasszal van minden járművön. Ezen túl belső mosás szemléken, illetve a kiemelt típusoknál havonta történik. A buszoknál és a troliknál is a graffiti okozza a legtöbb problémát. Mindezekon kívül az egyéb firkálások, az üvegek összekarcolása, vagy össze-savazása, az ülésbélyegzők és padló összepiszkítása, és a különféle helyekre benyomott rágógumi okoz kellemetlen kihívásokat. Ami takaríthatatlan, azt cserélik. Az üvegek cseréje csak felújításkor, a belső burkolatok cseréje vizsgaszemlén történik, ha van kocsiszekevény-munka is, az ülésbélyegzők cseréje pedig szükség szerint zajlik.



Kézzel is át kell takarítani

MINDENKI A SAJÁT HÁZA TÁJÁN...

A BKV kapcsán a tisztaság kérdése egyike a legkedveltebb témáknak. Arról azonban nem feledkezhetünk el, hogy a járművek állapotáért legalább annyira felelősek az utasok, mint a dolgozók! Szerencsére a sok negatív vélemény mellett sokaknak eszébe jut a másik oldal is. Az alábbi, Internetről gyűjtött hozzászólások talán segíthetnek abban, hogy az egyoldalú vélemények helyett a partnerségre, a kölcsönös odafigyelésre kerüljön a hangsúly. Hisz a célunk itt is közös – ezt tiszta ügy.

„...Mi több, volt hogy (én is) sörrel, vagy páleszos üveggel szálltam fel a békávára, bevonultam szépen hátra csöndbe iszogatni. Nem zavartam senkit, lehet ezt kulturáltan is. Szóval, ez kultúra kérdése elsősorban...”

„...Meg mondjuk ha már valaki rosszul van egy kis buli után, tán vészjelző (ha már van a buszon) és legalább a lépcsőről intézte... Ha meg nincs ideje megnyomni? Ha rosszul van, ne szálljon fel a buszra, mert maga a részeg ember látványa sem szép...”

„Ha valakinek éppen kell, hát nem hiszem el hogy nem éri előtte! Barátnőm is volt rosszul a terhessége elején, a buszon jött rá szegényre, szólt egy utasnak, az a sofőrnek és kész, a busz megállt gyorsan, ő pedig leszállhatott.”

FELHÍVÁS Kérjük, jelentkezzenek azok a dolgozók, akik valamilyen alkotó, vagy gyűjtőtevékenységet végeznek, s műveiket, illetve gyűjteményüket szívesen bemutatnák kiállítás keretében! A jelentkezéshez kérjük, mellékeljék a bemutatandó gyűjtemény, vagy a tevékenység rövid leírását.

NE AZ ASZTALFIÓKNAK ÍRJON! Ha Ön a BKV dolgozója, vagy közvetlen hozzátartozó, akkor küldje el a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címre verseit, novelláit vagy más alkotásait, hogy Hírlevelünk Kulturális mellékletében megjelenhessenek!

FELIRATKOZÁS A HÍRLEVÉLRE Továbbra is várjuk mindazok jelentkezését, akik nem rendelkeznek bkv-s e-mail címmel, és külsős e-mail címre szeretnék a hetente megjelenő belső kommunikációs hírlevelet megkapni. Regisztrálni név és e-mail cím megadásával lehet a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címen, illetve a 461-6500/11973 telefonszámon.

DOLGOZÓI ÖTLETEK A 13/VU/2008. vezérigazgatói utasítás elfogadásával minden olyan munkavállalói ötlet juttalmazható, amely a Társaság számára hatékonyságnövelést, illetve költségsökkentést eredményez. Amennyiben a vállalat életéhez, működéséhez, illetve hatékonyságának növeléséhez kapcsolódó ötlete, javaslata van, kérjük, hogy nevével, a BKV-nál használt azonosító számával, szolgálati helyének feltüntetésével, valamint az ötlet tárgyának, és az általa elérni kívánt eredménynek a felvázolásával dobja be a telephelyén kihelyezett ÖTLET-LÁDÁBA vagy küldje el e-mailen az otletlada@bkv.hu-ra, illetve postai úton a Közöséggelkapcsolati Főosztályhoz (1072 Bp. Akácfa u. 15.). Az eddigi ötletek megtekinthetők az intraneten a témakörök között az Ötletláda címszó alatt.

SZILVESZTER Balatonfenyvesen

Értesítjük Tisztelt Munkavállalóinkat, hogy az elmúlt évekhez hasonlóan **szilvesztert** szervezünk Balatonfenyvesen.

A rendezvény – a KÜT egyetértésével – **2008. december 30. és 2009. január 4. között (2, 3, 4 vagy 5 éjszakás időtartamban)** kerül lebonyolításra.

Részvételi díjak:

A részvételi díjak tartalmazzák a szállás és az ellátás költségeit (teljes ellátás az érkezés napján ebédetől a távozás napján reggelig, december 31-én szilveszteri vacsora élőzenével).

A BKV Zrt. munkavállalói és családtagjaik, valamint nem BKV Zrt. munkavállalók egységes díjat fizetnek. A gyermekek részére árkedvezményt nem biztosítunk.

FIZETENDŐ TÉRÍTÉSI DÍJAK (FT)

SZOBA	XII.30-I. 1.	XII.30-I.2.	XII.30-I.3.	XII.30-I.4.
	2 éjszaka	3 éjszaka*	4 éjszaka*	5 éjszaka*
1 ágyas	25 716	33 672	42 552	51 432
2 ágyas	42 552	54 024	67 344	80 664
3 ágyas	58 188	72 576	89 736	106 896
4 ágyas	72 624	89 328	109 728	130 128
5 ágyas	86 340	105 000	128 280	151 560

*3, 4, és 5 éjszakás részvétel csak minimum 20 fő igénybevétele esetén lehetséges.

Túljelentkezés esetén előnyben részesülnek azok a BKV Zrt. munkavállalók, akik még nem vettek részt Balatonfenyvesen ilyen rendezvényen.

Külső (nem BKV-s) igénylő külön szobában történő elhelyezése csak a jelentkezési határidőig, munkavállaló által nem igényelt, szabad férőhelyekre lehetséges.

Érdeklődni, jelentkezni a Szociális csoport munkatársainál lehet (Szeidlne Gönczöl Tímea tel: 113-24, Telepóné Józsa Krisztina tel: 114-06, Szűcs Istvánné tel: 114-74).

A jelentkezési lapok letölthetők a Salamon intranetes portálról. A jelentkezéseket a szeidlne@bkv.hu, jozsak@bkv.hu, szucs@bkv.hu e-mail címekre kérjük megküldeni, vagy papírfomátumban a Szociális csoport részére (székház, IV. emelet 414. szoba) beküldeni **2008. november 14-ig**.

Az igényeket november 30-ig visszaigazoljuk, a befizetésre ennek megfelelően **2008. december 3-15.** közötti időpontban van lehetőség.

GALYATETŐI PIHENŐHÁZ 2009. I. negyedéves igénybevétele

Felhívjuk Tisztelt Munkavállalóink figyelmét, hogy a galyatetői Pihenőház 2009. I. negyedévi igénybevételére vonatkozó igényeiket az üzemi tanácsoknál, vagy az adott igazgatóságon kijelölt üdőlefelelősöknél **2008. november 14-ig** szíveskedjenek jelezni.

Csoportok jelentkezése esetén kérjük a résztvevők névsorát és HR azonosító számát is szíveskedjenek megküldeni.

Az igényeket **2008. november 30-ig** visszaigazoljuk a kérelmező felé. A befizetésre az igénybevételt megelőzően legkorábban 30, legkésőbb 10 nappal van lehetőség.

TÉRÍTÉSI DÍJAK:

A térítési díjak várhatóan 2009. február 1-jétől módosulnak.

Érdeklődni a Szociális csoport munkatársainál lehet:

JOGOSULTAK KÖRE	FIZETENDŐ TÉRÍTÉSI DÍJ (FT/FŐ/ÉJ)	
	Egy éjszaka igénybevétele esetén	Több éjszaka igénybevétele esetén
BKV Zrt. munkavállaló és nyugdíjas, valamint közeli hozzátartozók	1 332	1 152
BKV Zrt. munkavállaló gyermeke (18 év alatt)	648	540
Külső igénybevevő	1 992	1 752

Telepóné Józsa Krisztina tel: 114-06, jozsak@bkv.hu,
Szeidlne Gönczöl Tímea tel: 113-24, szeidlne@bkv.hu,
Szűcs Istvánné tel: 114-74, szucs@bkv.hu.

Az első metróépítkezés GYORSVASÚT VAGY ÓVÓHELY?

„Szent meggyőződésem, hogy nekem van igazam, amikor azt állítom, hogy a gyorsvasút kérdését állandóan szőnyegen kell tartani, azt elő kell készíteni, és amint annak megvan a lehetősége, annak megvalósításához késedelem nélkül hozzá kell fogni. A kérdést már Vas polgármester úr előtt exponáltam, aki teljes megértéssel vette tudomásul idevonatkozó javaslatomat. És első program-pontként tüzzük ki, hogy megfelelő szakbizottság menjen ki Moszkvába.”

Imigyen fakadt ki már 1945 augusztusában Millok Sándor, a BSZKRT elnöke, pedig akkor még romokban állt a főváros. A „gyorsvasút”, vagyis a metró már azokban a romeltakarítási időkben is egyértelműen stratégiai döntésnek látszott, az viszont kérdés, hogy az egyébként szociáldemokrata BSZKRT-elnök miért éppen Moszkvába akart szakbizottságot küldeni? Az elnöki felszólalást minden bizonnyal heves bólogatás fogadta, ám a témával komolyabban csak évekkel később kezdtek foglalkozni.

Atombiztos metró!

Az ötéves terv ideája 1949-ben született meg, ebben már minisztertanácsi határozat írta elő, hogy metrót kell építeni. Még hozzá a lehető legsürgősebben. A határozatban az is benne volt, hogy négy év alatt el kell végezni a munkát. Persze azt is tudni lehetett, hol épül a – korabeli nevén – „földalatti gyorsvasút”, amit szinte egy az egyben a moszkvai metró pesti hasonmásaként emlegettek. Az akkori hidegháborús hangulat miatt abban sem volt vita – nem is nagyon lehetett –, hogy mélyvezetésű vonal épüljön, ami egyúttal atombiztos óvóhelyként is szolgál. Sőt! Nagyon is úgy tűnik, hogy ennek a kiépítése fontosabb volt magánál a metrónál is. (Erről bővebben a 12. oldalon)

Erről persze mélyen hallgattak a korabeli tudósítások. És persze arról is, hogy az építkezés felügyeletével az ÁVH-t bízták meg. Inkább a kulturált, szocialista közlekedés, a száguldás került előtérbe: a terv szerint a Népstadion és a Déli pályaudvar közötti 7,8 kilométeres szakaszon épülő metró az akkor még nem is létező új sportlétesítmény (A Népstadiont 1953-ban avatták fel – a szerk.) mellett csatlakozna a gödöllői hévhez. Az első szakaszt a Népstadion, és az akkor Sztálin térnek nevezett Deák tér között 1954-ben, a teljes vonalat egy évvel később kellett volna átadni. Az építkezésre csillagászati összeg, kétmilliárd forint állt rendelkezésre.

A metróépítés a Sztálinváros után a kor második legnagyobb beruházása volt. A nagy pénz ellenére azonban a művelet sokkal inkább a proletárdiktatúra reprezentációját jelentette, mintsem ésszerű munkát. Mindazok, akik részt vettek benne, „középkori

körülményekkel” találták szembe magukat. Mégis elhitték, hogy eredményesek lehetnek...

Sikertelen kísérlet

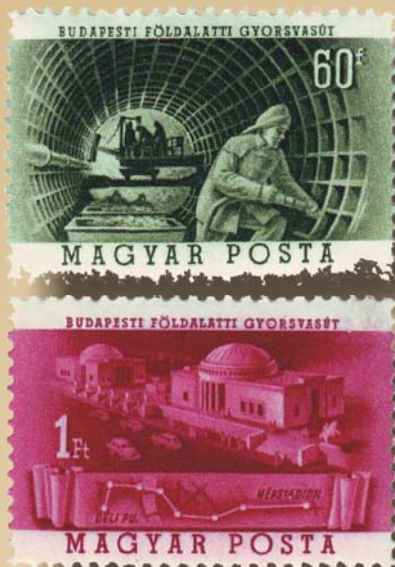
Kellett ehhez persze a nagy csinnadratta mellett az is, hogy a Szovjetunió nemcsak a moszkvai metró teljes know-how-ját, de fúrópajzsot is ígért. Ám mivel évekig nem érkezett meg az annyira várt berendezés, a munkálatok enélkül is megkezdődtek – kézi erővel. Így nem csoda, hogy míg eleinte csak hídépítőket alkalmazott a Földalatti Vasúti Vállalat, később már tárt karokkal várta a bányászokat is. Végül pedig boldogboldogtalant – a korabeli viszonyok között nagyon-nagyon magas fizetésért. 1952-ben már öt és félezer ember dolgozott a mélyben, embertelen körülmények között, és már az is kiemelkedő teljesítménynek számított, ha egy nap egy méternél többet haladtak előre.

A sajtó persze „csak a szépre emlékezett”. Például arra, hogy valóban elkészült a leendő metrószerelvény prototípusa: „A Ganz Vagongyár dolgozói kemény harcot vívnak azért, hogy elősegítsék a földalatti gyorsvasút mielőbbi felépítését. Még tavaly októberben az üzem azt a feladatot kapta, hogy szovjet tervrajzok alapján készítse el a gyorsvasút két mintakocsiját. A vagonyszerelde azonnal hozzákezdett a kocsik összerakásához azzal a céllal, hogy a kitűzött határidőre e fontos munkával elkészüljön. A motorkocsik igen korszerűek.” – írta 1953 februárjában az Esti Budapest című lap.

Csak hogy a föld alatt dolgozók már 1952-ben sejtették, hogy a lehetetlenre vállalkoztak. Igaz, hogy az illetékes vezető azt jelentette – azt merte csak jelenteni – Gerő Erőnek, hogy bár a teljes átadás csúszni fog, az első szakasz időben elkészül, ebből egy szó sem volt igaz. 1954 közepén még csak az alagutak harmada volt kész. Az új

miniszterelnök, Nagy Imre pedig előbb csökkentette az addigra már 2,7 milliárdosra duzzasztott költségvetést, majd hamarosan le is állította az építkezést, ami – kissé módosítva – csak a hatvanas évek elején kezdődött meg újból.

It



TROLIÜNNEP



A szegediek Mercedes-Citaro trolija BKV szlogennel



PESTEN ÉS KEREPESÉN



Szakmai találkozó
(Enrique Luque Aleman és Szabó István)



A kicsik egy „kicsi” trolival,
az MTB-82-es makettjével



A kerepesi iskolások az „új szerzeménnyel”

Decemberben ünnepli 75. születésnapját a budapesti trolibusz: az első áramszedős gumikerekes 1933 végén indult útjára Óbudán. Noha nem feledkezhetünk meg arról, hogy az eddigi egyetlen budai oldalon közlekedő járat karrierje 1944-ben véget ért, a következő pedig csak 1949-ben indult el immár Pesten, a troli az egyik legkedveltebb fővárosi közlekedési eszközzé vált. Jelenleg a betétjáratokkal együtt tizenöt járat közlekedik Budapesten.

NYÍLT NAP ÉS KONFERENCIA

Minden bizonnyal ez is közrejátszott abban, hogy társaságunk és a Budapesti Trolibuszközlekedési Dolgozók Szakszervezete által közösen szervezett nyílt napot a trolibusz-bázisnak számító Kőbánya garázsban hatalmas érdeklődés kísérte. Az október 11-i rendezvényen nemhogy kegyes, egyenesen bőkezű volt az időjárás, hiszen szinte nyári melegben zajlottak az események. A nyílt napokon szokásos szakmai tárlatvezetés és szórakoztató programok mellett lehetőség nyílt arra is, hogy a látogatók a Stadionoktól a garázsig tartó utat a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum tulajdonában lévő Ikarus 260T trolival tegyék meg. Ráadásul az érdeklődők a Szegedi Közlekedési Társaság Mercedes Citaro típusú járművével is tehettek egy próbautat. A nyílt napon Gelics Gábor, a fiatalon elhunyt trolivonal-csoportvezető emlékére felavatták a róla elnevezett tárgyalóhoz kihelyezett réztáblát is. A sikerre való tekintettel, a BTDSZ fontolgatja, hogy minden évben rendszeressé teszi a nyílt napot.

A nagy troliparádét nemzetközi konferencia előzte meg, amit egy nappal korábban rendezett társaságunk szintén a trolis szakszervezettel (BTDSZ) közösen. Az eseményre jelent meg *Jakab László* és *Dr. Németh Zoltán Ádám* hiánypótló munkája is, „75 év az áramszedők alatt” címmel. A gazdagon illusztrált könyv nem kevesebbre vállalkozik, minthogy a magyar trolibuszok történetét ismertesse a legapróbb részletekre kiterjedően.

TROLI-TANTEREM

A troliünnep kapcsán nem feledkezhetünk meg egy korábbi magánkezdeményezésről sem. Mikor *Magyar János* járművezető hírt vette, hogy leselejteznek pár ZIU-9-est, nagy merészen úgy gondolta, jó lenne egyet megőrizni az utókornak. Mivel Kerepesen él, és tudta, hogy az ottani iskolának van egy KRESZ-parkja, megszületett a nagy ötlet: Oda kellene szállítani az öreg troli! Az iskola örömmel fogadta a kezdeményezést, és jelképes összegért megvásárolták a járművet. Magyar János vállalta, hogy megoldja a szállítást, és kollégáival együtt kicsit fel is újították a vén ZIU-t. A jármű kalandos úton, szeptember 27-én érkezett Kerepesre, a gyerekek nagy örömeire. A troli azonban nem csak afféle „játsszótéri kellék”, sokkal inkább oktatási célokat szolgáló „objektum”: a közlekedési ismeretek mellett rajzórákat is tartanak a kocsiban, amely nem is olyan régen az utasok hétköznapijainak része volt.

ATOMBUNKER A BELVÁROS ALATT

Ma a BKV Zrt. műszaki felügyelete alatt áll az az objektum, amely az 50-es évek elején épült, hogy atomtámadás esetén oltalmat nyújtson az akkori állami felsővezetők számára. A polgárvédelmi területnek nyilvánított bunker – a nagy médiaérdeklődésnek hála – mára mindenki számára ismertté vált, pontos címét azonban még mindig titkolják a nagyközönség előtt. Minket is csak titoktartás fejében engedtek le...

A ház kihalt, csak élettelen ablakok és ajtók tekintenek le rám. Az udvar közepén nagy henger, a bunker bejárata. Mikor belépek a vastag, tömör acélajtón, a telefonmra nézve nyugtázom, hogy itt legfeljebb órának tudom használni. Kattanás, csattanás – a lift meglepően gyorsan indul.



A hiedelmek szerint laktanya volt körülötte

Korának leggyorsabb felvonója még ma is megállja helyét. Újabb kattanás, nyílik az ajtó. Megérkeztem, lent vagyok az F4-es objektumban.

A talajvíz és a nyirkos levegő pincére emlékeztet, de a bunker stabilnak tűnik. Nem érzem, hogy 50 méterrel a felszín alatt sétálgatok. Az előttem álló asztal kétszer annyi idős, mint én, de még ma is pakolnak rá a karbantartók. A legénységi részleg legvégén megtalálom az objektum legrégebbi elemét. A tübbingre az 1951-es dátumot nyomták.

A következő teremben lévő, aktív szénrel működő légszűrő-berendezést (az atomszennyezett por szűrésére) vész esetén dízelmotorok üzemeltették volna. Szerencsére erre sosem került sor. A „spártai körülmények” kifejezés tökéletesen

megállja a helyét, hiszen a higiéniát csak pár mellékhelyiség, és hideg vizes csapok hivatottak fenntartani. A praktikus-ságra azonban nem lehetett panasz, mert az ülőalkalmatosságokat fekvő és pakolóhelyek egyaránt használhatták volna. Hihetetlen, hogy ezeken több mint kétezer ember húzhatta volna meg magát három-négy napon keresztül, tiszta levegővel, vízzel és elektromossággal ellátva.

„... több mint kétezer ember húzhatta volna meg magát három-négy napon keresztül...”

A tiszti oldalon is annyiban merül ki a nagyobb komfort, hogy oldalanként kétféle több mellékhelyiség van. Az alagút végén lévő rácsos ajtó egy szűkebb folyosóra vezet: az objektum össze van kötve a piros metróval! Néhol három méteres közelségben futnak a sínek, és a metró teljes sebességgel húz el az ember orra előtt...

A BKV munkatársai máig hetente ellenőrzik a bunkert. Tőlük hallottam pár legendát is. A Rákosi Mátyás számára felépült bunkert például a miniszterelnök, állítólag, soha nem nézte meg. Egy másik szöbeszéd szerint pedig az objektumot



283 lépcsőfok

egyenesen kényszermunkásokkal építették. Ez azonban a felhasznált elemeket, technikai megoldásokat figyelembe véve csaknem kizárt. A munkások valószínűleg abban a hitben dolgoztak a mélyben, hogy a metró alagútját ássák. Mivel abban az időben valóban egyszerre több helyen kezdődött meg a metróépítés, az F4-es jelzésű munkaterület sem lehetett gyanús senkinek...

„Néhol három méteres közelségben futnak a sínek, és a metró teljes sebességgel húz el az ember orra előtt...”

A folyamatos kontrollnak köszönhetően pedig a bunker ma is kiváló állapotban van, és bár igazi védelmet már nem nyújtana, hangulata őrzi a múltat.

hb



Metróépítésnél használt tübbingek a hangár falai

Nálunk is megalakult s már meg is kezdte működését az első hazai közvéleménykutató intézet. Kérjük a lakosság megértő támogatását. Mutatóba közöljük első vizsgálatunkat, melyet annak a kérdésnek szenteltünk, hogy miképp vélekednek az emberek hazánk múltjáról, jelenéről, jövőjéről. Az eredmény megbízhatósága érdekében 2975 különböző rendű, rangú, munkakörű és felekezeti személynek az alábbi kérdőívet küldtük ki:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Véleménye a jelenlegi rendszerről? | c) Még az ablakon se néz ki. |
| a) Jó. | d) Helyteleníti Mao Ce-tung nézeteit. |
| b) Rossz. | |
| c) Se jó, se rossz, de azért egy kicsikét jobb is lehetne. | 4. Milyen a filozófiai képzettsége? |
| d) Bécsbe vágyik. | a) Marxista. |

- | | |
|---|----------------------------|
| 2. Érti-e a XX. század emberének magányosságát? | c) Csak Rejtő Jenőt olvas. |
| a) Egészen magányos. | d) Alkoholista. |
| b) Majdnem egészen magányos. | |
| c) Úgyszólván egészen magányos. | |
| d) Néha beszélget a házfelügyelővel. | |

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 3. Kulturális igényei | Eredmény |
| a) Moziba, meccsre, kocsmába jár. | 1. Az elmúlt húsz évben minden a lehető legjobb volt. |
| b) Néha kinéz az ablakon. | 2. Most is jó minden, csak a 19-es busz közlekedik ritkán. |
| | 3. A jövő még jobb lesz, föltéve, hogy a 19-es busz járatait sűrítik. |

(Megjegyzés: sűrítik.)

1968

A 19-ES HISTÓRIÁJA

Bár hiteles forrásokat nem találtunk arra vonatkozóan, hogy Örkény utazott-e a novellában emlegetett 19-es járárral, vagy csak szimbólumként használja pont ezt a buszt, utánanéztünk kicsit a vonal történetének. A Közvélemény-kutatás 1968-as dátuma mindenesetre nem zárja ki, hogy valós írói élmény áll a történet mögött. Arra azonban, hogy a járatsűrítésre valóban volt-e igény, megtörtént-e, és szebbé varázsolta-e az emberek életét, már csak a kortársak tudnának választ adni...

Amikor 1951-ben átadták a Boráros térről közlekedő csepeli HÉV-et, ezzel egyidőben két Csepelen közlekedő „zöld vonalat” (Pesterszébet-Pacsirtatelep-Csepel, Határ út – Csepel) szüntettek meg. Az utóbbi helyett indították a 19-es jelzésű autóbust, amelyre villamos díjszabás volt érvényes. Ennek az intézkedésnek a háttere egyértelműen „szociális” indíttatású volt: a Csepelre igyekvő dolgozókat nem akarták arra kényszeríteni, hogy drágább buszjeggyel utazzanak. A járat az ötvenes évek végéig közlekedett, ekkor ismét a HÉV vette át a helyét. Nem sokkal később azonban már egészen más vonalon bukkant fel a 19-es szám. Az új 19-es a budai Goldmark Károly utcából indult, s voltaképpen átszelte a fél várost: a Rákóczi úton, majd a Kerepesi úton át jutott el Zuglóba, ahol a Nagy Lajos király útja „megmászásával” érkezett Pákozdi téri végállomására. A vonalat 1972-ben drasztikusan lerövidítették (Népstadion – Pákozdi tér), majd kissé meghosszabbították (Baross tér-Pákozdi tér), így talált rá az 1979-es év, amikor trolibusz lépett a helyére 80-as jelzéssel.

A jelenlegi 19-es busz a nyolcvanas évek végén indult. Ismét Pesterszébet és Csepel között közlekedett, de más útvonalon, mint 1951-ben. A Jahn Ferenc Kórháztól induló busz 1995-ig Csepel, Csillagtelepig közlekedett. A különféle átszervezések nyomán a járat vonala igen sokat változott, a legutóbbi időkig Gubacsi út és Pestszentlőrinc MÁV-állomás között járt.

A 19-es járat 2008. augusztus 20-án közlekedett utoljára.

MIT TART KOVÁCS BÉLA A ZSEBÉBEN?

Berta Lotty
villamosvezető
kalandjai

Kovács Béla átlagos, szürke ember volt. Különleges öltözködését és beteges vonzódását a barna ballonkabátokhoz környezete nem igen értette, de elfogadták ilyenek. Felesége nem volt. A nők nem tartották figyelemreméltónak a barna ballonkabátokat. Pedig ő már egész kis gyűjteményt halmozott fel ezekből a ruhadarabokból. A barna minden árnyalatát megtalálhatnánk szekrényében. Most egy egyszerű vonalvezetésű, elől zsebes variációt viselt, amelyen már igen-csak meglátszott, hogy több napja viseli. És most, ahogy itt ült ezzel a lánnyal a villamos pihenőjében, egyszerre megszűnt körülötte a világ. A több napi virrasztás utóhatása rohamokban tört rá, már alig bírta nyitva tartani szemeit. Lottynak vontatottan válaszolgatott, és egyszer, éppen a mondat közepén váratlanul lecsuklott a feje, az asztalon nagyot koppant és hirtelen elaludt.

Lotty bután nézett rá és újra kuncogni kezdett, hiszen szegény Béla még álmában sem volt valami épületes látvány, és nagyon



illusztráció: Bogdán János „Amigo”

furcsa, gurgulázó hangon horkolt. Óvatosan kiment a szobából és bezárta maga mögött az ajtót. Meglepetésére Verába ütközött, aki nem tudott elég gyorsan elszakadni a kulcslyuktól, fejével Lotty hasának ütközött és felborult.

Lotty nagyot nevetett:

– Ma mindenki megőrült? Talán Béla téged is megfertőzött? Vigyázz, mert rád ragasztja a két ballábát! – fenyegetőzött orra alatt sejtelmes mosollyal.

– Ugyan, dehogy! Nem tudom, miről beszélsz – válaszolt Vera tettetve, mintha tényleg nem tudná, mi történik. – Most mit csinál?

– Alszik és horkol... – válaszolt Lotty és gyorsan elsielt, mert kezdődött a műszakja.

Vera belopózott a pihenőbe, ahol Kovács Béla mély, öntudatlan álomba merült. Vera úgy gondolta, érdekes lenne kideríteni, ki is ez az ember, és óvatosan elkezdte átkutatni zsebeit. Egy fényképet talált.

Ez állt rajta:

„Sok szeretettel Lottytól Bélának 1888 nyara”

A képen egy lóvasúton ülnek és integetnek.....

KÉRDŐÍV



Kedves Olvasónk!

A jogelődjeivel együtt negyven éves Mozgásban magazin egy évvel ezelőtt jelentős külső és belső megújuláson ment keresztül, ahogy azt reméljük, Ön is észrevette.

Folyamatosan próbálunk tartalmas és szórakoztató anyagokat készíteni, illetve kiemelten figyelni arra, hogy mindenkihez eljusson lapunk. Ebben sokszor segítettek minket észrevételeik, leveleik is.

Az alábbi kérdőívünkkel szintén erre kérjük Önt! Írja le véleményét, ötleteit, mit látna, olvasna még szívesen lapunkban, és a kitöltött kérdőívet a telephelyeken kihelyezett **ÖTLETLÁDÁKBA** dobja be **november 31-ig!** A kérdőívet a hetente megjelenő e-hírlevélben is megtalálja, így azt kitöltve, e-mailben a mozgasbanmagazin@bkv.hu címre, vagy akár postai úton, illetve személyesen is eljuttathatja szerkesztőségünkbe (1072. Bp. Akácfa u. 15. 521.)

Azok között, akik megadják nevüket, elérhetőségüket, három BKV-s ajándéksomagot sorsolunk ki!

Kérjük, segítse munkánkat, hogy minden hónapban olyan lapot vehessen a kezébe, amelyet szívesen és örömmel olvas!

1) Minden hónapban megkapja a Mozgásban magazint?

- ☐ igen, mindig ☐ időnként igen
☐ időnként nem ☐ nem, soha

(Miért?)

2) Melyik telephelyen dolgozik Ön?

.....

3) Hány ember olvassa a magazint Önön kívül?

- ☐ én sem olvasom
☐ hazaviszem a családomnak (2-4 fő)
☐ csak én olvasom
☐ az ismerőseimnek is megmutatom (több mint 4 fő)

4) Mit gondol a magazinról?

- ☐ Érdekes, színes, sokszínű, informatív
☐ Túl sok a BKV-s anyag
☐ Túl kevés a BKV-s anyag
☐ Nem tetszik, mert

.....

.....

5) Melyik a kedvenc rovata általában? (Többet is bejelölhet!)

- ☐ Panorámaablak (hírek)
☐ Házon belül, Vezetőfülke (vezetői interjúk)
☐ Visszapillantó (közlekedéstörténet)
☐ Közlekedj okosan! (forgalombiztonság)
☐ Különjárat (irodalom)
☐ Terepjáró (helyszíni riportok)
☐ Rejtvény
☐ Telepjáró (telephelyek bemutatása)
☐ Testedzés (sport)
☐ Utazni jó! (Portré ismert emberekről)

6) A mostani lapszámból milyen cikkeket olvasott el? Melyik anyag tetszett a legjobban? Melyik a legkevésbé? (Miért?)

.....

.....

.....

.....

7) Miről olvasna még, milyen témákat látna szívesen a magazinban?

- ☐ Legyen benne több szakmai anyag: jármű-bemutatók, BKV-n kívüli közlekedéssel kapcsolatos anyagok, jármű-posztterek stb.
☐ Legyen szórakoztatóbb: viccek, több rejtvény, gyerekeknek szóló írások stb.

Egyéb ötletek, témajavaslatok:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Név, cím, telefonszám vagy e-mail:

.....



SPORT ÉS ÉRDEKVÉDELEM

Tízéves a TDFSzSz

Ők focizni és sportnapra hívták a kollégákat, mi pedig az újság lapjain emlékezünk meg arról, hogy most tízéves a Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezete. **Schumacher Ferenc**, elnökkel és **Nemes Gáborral**, a CINASz Közlekedési Szakszervezet vezetőjével beszélgettünk múltiról, jelenről, kihívásokról, sportról és tervekről.

Miért éppen egy sportnappal ünnepelték a szakszervezet évfordulóját?

Schumacher Ferenc: Ez a sportnap csak egy – de természetesen fontos – része volt ennek a nevezetes dátumnak. A szövetségünk minden évben rendez egy vagy két sportnapot, ezért arra gondoltunk, jó lenne ösz-

hetünk. A szakszervezeteknek nagyon fontos a sport, sok focicsapatot támogatunk pénzzel, felszereléssel, edzési lehetőséggel, és munkatársaink sok helyen hódolhatnak a mozgás szeretetének. Mi szem előtt tartjuk a folyamatos „bízattást” is, vagyis hogy a kezdeti lendület sokáig kitartson.

lett. Fontos lépés volt ez, hiszen szükséges a munkavállalók és a munkáltató felé is jelezni az egységes és erős érdekképviseleti jelenlétet. Úgy gondoljuk, hogy a TDFSzSz tevékenységével a tagság elégedett, de újabb elvárások fogalmazódnak meg felénk. A bértárgyalásokról a hangsúly munkahelyünk megőrzésének védelmére helyeződik át. A tavaszi sztrájkhullám bebizonyította, hogy a TDFSzSz sikeres tud lenni, hiszen a májusi megállapodás megkötésében a hozzá tartozó tagszervezeteknek jelentős szerep jutott.



„Az új vezetés számít a szakszervezetek véleményére”

„a cég dolgozói nem csak a munkahelyükön, hanem a sportpályán is képesek nagyot alkotni”

szevonni ezeket a közös megmozdulásokat egy nagy eseménnyé. A CINASz is most csatlakozott hozzánk, így ez is további inspirációt jelentett ahhoz, hogy közösen ünnepeljünk, sportoljunk. Nem csak kollégákkal, hanem természetesen családtagokkal, barátokkal, ismerősökkel is. A programot igyekeztünk minél inkább kibővíteni: lövészet, családi vetélkedők, kosárlabda, és egyéb finomságok – na meg persze foci, minden mennyiségben. Annak külön örülünk, hogy **Kocsis István** vezérigazgató úr is elfogadta meghívásunkat a sportnapra. Ez fontosnak tartja azt, hogy a cég dolgozói nem csak a munkahelyükön, hanem a sportpályán is képesek nagyot alkotni. Több csapatunk – asztaliteniszezők, súlyemelők, tekések és sokan mások – sok, országos viszonylatban is komoly eredményt képes felmutatni. Ez pedig azt jelzi, hogy sok olyan sportsiker várhat még a csapatokra és a szurkolókra, amire mindannyian büszkék le-

A sportnap mellett egy ilyen évforduló jó alkalom arra is, hogy visszatekintsek az elmúlt időszak eredményeire. Hogyan látjátok a szakszervezetek jelenét, jövőjét, mire vagytok a legbüszkébbek?

Nemes Gábor: A TDFSzSz jelenlegi taglétszáma, tevékenysége nagymértékben köthető **Bartha Pál** nevéhez, aki a TDFSzSz kitálójaként, létrehozójaként nélkülözhetetlen képviselője a cégen belüli érdekvédelemnek. Komoly eredmények állnak mögötte – mögöttünk. Az egyik legfontosabb eredmény, hogy a BKV fennmaradt és még működik, hogy az embereknek van munkahelyük.

A buszágazaton belül is új elképzelések, új erő jelent meg. A Füst Közlekedési Szakszervezet, a CINASz Közlekedési Szakszervezet és a Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezeti Szövetségének együttműködése beérett, a tíz éves fordulóval egy időben a CINASz a szövetség tagja

Most december közepéig van idő, hogy bevonásunkkal elkészüljön a BKV rövid és középtávú programja. Ebben a helyzetben fontos, hogy a szövetség és tagszervezeteinek hatékony közreműködésével olyan javaslatok kidolgozására kerüljön sor, amelyeknek eredménye munkahelyünk megvédése lesz.

Talán pontosan ez lehet a TDFSzSz hármas üzenete, hogy a közösségi étellel erősíteni tudjuk a szakszervezet szerepét, az érdekvérvényesítés hitelét, és ennek eredményeként érdemi lépésként biztosítani a munkavállalók szociális biztonságát, munkahelyünk hosszabb távú védelmét.

A belső kérdések mellett a társközlekedési cégekkel is szükséges a kapcsolatfelvétel. Célként kell kitűzni, hogy a saját kollektív szerződésünkön túlmenően, ágazati szinten is rendezésre kerüljenek a munkaügyi kapcsolatok. A BKV-nál úgy tűnik, most ez a megfelelő mederbe terelődik. Az új vezetés számít a szakszervezetek véleményére, és az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy érdemben is bevonnak bennünket a munkába. Remélhetőleg ez így is marad.

gm

ÜTŐRE FEL! A tavaszi és a nyári időszakban közel 90 százalékos volt a teniszpályák kihasználtsága – tájékoztatott Szűcs Veronika sportszervező. – A létesítményt túlnyomórészt az Előre SC szakosztályában versenyzők, a vállalat dolgozói és hozzátartozók vették igénybe, de szép számmal jöttek „külsősök” is.

Ősszel és télen – egészen a szabadtéri idény kezdetéig – ismét lesz sátor a Sport utcában, így október végétől „téli üzeműben” is lehet játszani. Ha valaki meg szeretne tanulni teniszezni, az forduljon az edzőkhöz, *Sziráki Lászlóhoz* – az Előre pályáján négy éve dolgozó tréner a hetvenes években többszörös bajnok volt az Ú. Dózsa együttesével, s *Benyik Jánossal* párosban kétszer is a bajnoki címig jutott –, és *Szépvölgyi Gyulához*. Önszerveződő alapon, jelentkezésre, kezdőknek is indulna 4–5 fős csoport, ez ügyben *Müller Judith*hoz érdemes fordulni. (A tenispálya telefonszáma: **461 6500/24222**)

BKV ELŐRE TENISZ-CENTRUM

Téli szezon árak

2008. október 20-tól 2009. április 5-ig

Árak alkalmi bérlők részére:

Hétköznap: hétfő – péntek

Időpont	Ft/óra
06:00 – 08:00	2000
08:00 – 15:00	3000
15:00 – 20:00	3500
20:00 – 22:00	2000

szombat – vasárnap egységesen

06:00 – 22:00-ig	2500 Ft/ó
------------------	-----------

Árak egész szezonra (24 hét) szerződő bérlők, 10 alkalmas bérletet vevő és BKV dolgozók részére:

Hétköznap: hétfő – péntek

Időpont	Ft/óra
06:00 – 08:00	1700
08:00 – 15:00	2800
15:00 – 20:00	3300
20:00 – 22:00	1700

Szombat – Vasárnap egységesen

06:00 – 22:00-ig	2300 Ft/ó
------------------	-----------

Állandó időpont lekötése esetén kérjük a pályadíjat előre kifizetni!

A sportszolgáltatásokat igénybe vevő vendégeink a szauna ingyenes használatára jogosultak!

KÖSZÖNJÜK! A magazinunkban is meghirdetett „Fuss a Rákkutatásért” Alapítvány szeptemberi Margitszigeti jótékonyági futóversenyén társaságunk csapatai is részt vettek. Segítségüket és támogatásunkat *Dr. Takács Ildikó*, a Magyarországi Kanadai Kereskedelmi Kamara elnöke levélben köszönte meg *Balogh Zsolt*, általános és műszaki vezérigazgató-helyettesnek.



Az eseményen az egyesület részéről részt vett Antal Attila, az SC elnöke, Szabó Tamás, Baczakó szülővárosa, Ercsi polgármestere és Fehér Tamás, a Magyar Súlyemelő-szövetség elnöke. Az Olimpiai Bajnokok Klubja képviselőjében megjelent Dömötör Zoltán és Varga János.

BACZAKÓ PÉTERRE EMLÉKEZTEK Az április elsején elhunyt olimpiai bajnok súlyemelő, Baczakó Péter szeptember 27-én töltötte volna be 57. életévét. Ebből az alkalomból a BKV Előre Sport Club az 1980-as moszkvai ötkarikás játékokon aranyérmes sportoló emléke előtt tisztelegve emléktáblát avatott. A mintegy 40 résztvevő között jelen voltak a néhai súlyemelő családtagjai, egykori sporttársai, munkatársai és tisztelői.

Baczakó Péter 1968 és 1983 között versenyzőként, 1984-től haláláig edzőként szolgálta szeretett klubját, amelynek Temes Judit és Tatai Tibor mellett harmadik, mindeddig utolsó olimpiai elsőségét szerezte, s nem mellékesen ez a súlyemelés legutóbbi, ötkarikás játékokon szerzett bajnoki címe.

IRÁNY A KONDITEREM...

A BKV Előre sporttelepén 1986 óta van lehetőség testépítésre, vagy ha úgy jobban tetszik, kondizásra. Az erősítőterem egyik megálmodója még Baczakó Péter volt, a másik Sztruhár András, aki napjainkban az NB II-es futbalcsapat masszőrje, erőnléti edzője, az erősítőtermet vezetője. A 120 négyzetméteres létesítmény a Sport utcai stadion lelátója alatt épült. A teremben nem wellness-jellegű, hanem klasszikus erőgépek vannak. Sztruhár András edzéstervet is ír, s igény szerint bemutatja a gyakorlatokat. Cél a jó fizikai állapot és a kellemes közérzet elérése. A konditerem hétköznap reggel fél nyolctól este kilencig áll a sportolni vágyók rendelkezésére, szombaton pedig fél nyolctól este hat óráig. A BKV dolgozóinak és hozzátartozóiknak a havi bérlet 3500 forintba kerül, ezért bármikor használhatják a termet, hétfőn, szerdán és pénteken szaunával együtt. A napjegy 500 forintba kerül. Ha valaki még koccogással vagy futással is szeretné egybekötni a „badizást”, a futballpálya körül ezt is korlátlanul megteheti... További információkért érdeklődni lehet: Sztruhár András, **461 6500/24273**

...BUDÁN IS! A Budán lakó vagy dolgozó BKV-alkalmazottaknak nem kell átutazniuk Pestre, a Sport utcába, ha erősíteni akarnak. A Villamos Független Szakszervezet támogatásával ugyanis a Szépilona villamos kocsiszín területén konditermet „gründoltak” össze. A létesítmény mintegy 700 ezer forintba került, s nemcsak a szakszervezet segített, hanem maguk a dolgozók is: a gépeket – némi alkudozás árán – saját maguk vásárolták! A régen dédelgetett álom megvalósítása júniusban kezdődött, s szeptemberben nyitottak. A 36 négyzetméteres helyiségben a gépeket BKV-dolgozók használhatják, de nem szükséges feltétel, hogy valaki szakszervezeti tag legyen. *Baranyai Béla* szakszervezeti képviselő elmondta, a létesítmény gyakorlatilag bármely napszakban térítésmentesen nyitva áll. Amolyan kulcsos terem ez, amelybe a kocsiszín bejáratánál, a regisztráció után lehet belépni. Baranyai és a Szépilonában sportoló társai csupán egyet kérnek: mindenki tartsa be a házirendet!

REMEKELNEK A FUTBALLISTÁK

Az NB II Keleti csoportjában szereplő futbalcsapat eredményei:

Még hátralévő mérkőzések:

- 8. forduló: BKV Előre–MTK II 2–0
- 9. forduló: Kazincbarcika–BKV Előre 4–2
- 10. forduló: BKV Előre–Baktalórántháza 3–0

- November 1.: Vecsés–BKV Előre 13.30
- November 9.: BKV Előre–Tököl 13.30
- November 16.: Bócs–BKV Előre 13.00

A 11. és 12. forduló lapzártánk után játszották, az együttes a 10. fordulót követően 4 győzelemmel, 4 döntetlennel és 2 vereséggel az 5. helyen áll 16 ponttal.

rejtvény

rejtvény

Mit ábrázol a kép?

1. Állványra helyezett trolibusz-áramszedők
2. A villamosok kocsiszíni közlekedésében használatos ún. „rúdpenderítők”
3. A metrókocsik kiszertelt fűtőcsövei



A megfejtéseket **november 17-ig** juttassák el a Mozgasban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 521.), a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy küldjék be **SMS-ben a 06-20/257-50-40-es telefonszámra!**

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: 7E.
1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: Váthy Magdolna (levél), Szögi Zoltán (SMS), Horvát Ádám (e-mail), Pető János (e-mail)
A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át! Gratulálunk nyerteseinknek!

Október elsején megjelenik a

Veterán

oldtimer magazin következő száma

A TARTALOMBÓL:

Magazin – Ferrari Shell Historic Challenge

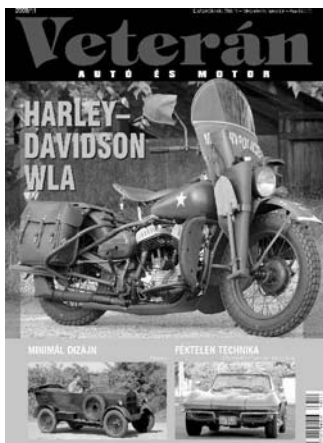
Leletmentés – Trojan – Peschat és Roth stabilmotor – DKW F 91 – Harley-Davidson WLA – Chevrolet Corvette Sting Ray

Történelem – Törley József autói – a Mestrics Garázs

Műhely – TLT-restaurálás, X. rész

Mesélnek a régiek – Petró András

Kedélyes történetek – Leslie Toth autói



KVÍZJÁTÉK

Mostani kvízzajátékunk kérdése a trolis-ünnephez kapcsolódik.
Mikor közlekedett utoljára az óbudai trolibusz?

- a) 1944. szeptember 21.
- b) 1944. október 15.
- c) 1945. január 3.

A helyes megfejtők között kisorsoljuk
Jakab László – Dr. Németh Zoltán Ádám
75 év az áramszedők alatt című könyvét. A megfejtéseket november 17-ig várjuk.

AKCIÓS AJÁNLAT A SUZUKI BENKŐ-NÉL

Munkatársaink a BKV „U” jelű utazási igazolvány felmutatásával a következő kedvezményeket vehetik igénybe készleten lévő új autó vásárlása esetén:

- 15% vételár engedmény
- emelt áras használt autó beszámítás akár hitellel terhelt autók esetében is
- önerő nélküli akciós hitellehetőségek
- kedvezményes kiegészítők vásárlása
- kedvezmény szervíz igénybevétele esetén.

A fenti kedvezmények nem minden esetben összevonhatók.

Elérhetőség: 2143 Kistarcsa, Ifjúság tér 1.
Tel: 06 28 470 028, 06 28 470 029

Web: www.suzukibenko.hu



GYÁSZ

Hálás szívvel mondunk köszönetet mindazoknak, akik Czippra Gotthárdot utolsó földi útján elkísérték. Köszönet a vigasztaló szavakért és a szeretet virágaiért. Gyászoló család

Kedves Játékosunk! A nyereménysorsoláson való részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat - a sorsolást követően - a nyertes értesítésére használjuk fel, amit a Mozgasban Magazinban jelenítünk meg (név, település és közterület neve vagy e-mail megjelöléssel). A nyeremény átvételét követő 1 héten belül a személyes adatokat töröljük. (Adatvédelemmel kapcsolatos kérdéseit szívesen fogadjuk az adatved@bkv.hu e-mail címen.)

SUDOKU

				5			7	8
							6	
		1		8	2			
		7						
6							3	
3			1	6	4			
				7				2
	9			3	1	8		
	3	4			5	6		9

Lapunkat rendszeresen szemlézi
Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

A **MOZGÁSBAN** Magazin és az **INDÓHÁZ** közös játéka

Mi az Orient expressz „nemhivatalos” neve?

1. Vonatok királya, királyok vonata
2. Az öreg hölgy
3. Száguldó luxushotel

Az előző rejtvény megfejtése: a) Mert hangjuk fékezéskor a német vadászbombázókára emlékeztetett. Fél éves Indóház előfizetést nyert: Dömötörné Dorkó Olga (e-mail). Gratulálunk!

AZ INDÓHÁZ NOVEMBERI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

A 125 éves Orient expressz története
Az osztrák diesel-mozdonyok sztorija
Tudósítás a berlini Innotransról
A Stuka villamosok története 2. rész
Kisvasút – A cseh kisvasúti hálózat
Modell – Új teherkocsik a Brawatól
Mozdonykozmetika – Egy Szergej átfestése

apróhirdetés

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55. Felelős vezető: Gampel István vezérigazgató

Lehet járművezető, jegyellenőr,
dolgozhat pult mögött, vagy irodában ...



...ÉS LEHET A BKV SZÉPE!

A Mozgásban magazin ismét meghirdeti a

Miss BKV szépségversenyt

ám ezúttal kizárólag a társaságunknál dolgozó hölgyek
jelentkezését várjuk!

Jelentkezésükben kérjük, írják meg nekünk nevüket, címüket,
telefonszámukat, és azt, hogy a BKV-n belül hol, milyen
munkakörben dolgoznak. Pár szóban mutassák be magukat, és
ne felejtssenek el mellékelni egy jó minőségű
egész alakos fotó mellé egy portrét is!

**Jelentkezési határidő:
2008. november 15.**

A jelentkezőket a Mozgásban magazin novemberi
számában és az e-hírlevélben, illetve az
Intraneten mutatjuk be, az olvasók
szavazatait pedig
december 31-ig várjuk.

A legszebbnek talált hölgy párjával együtt egy romantikus
hétvégén élvezheti egy hazai wellness szálloda kényeztetését

100 000 forint
értékben

míg a második és harmadik helyezettnek BKV-s
ajándékcsomaggal kedveskedünk. Emellett a királynővel és
udvarhölgyeivel a Mozgásban magazin lapjain is
megismerkedhetnek majd az olvasók!

A jelentkezéseket és a fotókat postai úton,
vagy e-mailben várjuk a szerkesztőség címére:

MOZGÁSBAN MAGAZIN

1072. Budapest, Akácfa u. 15. 521-es szoba
mozgasbanmagazin@bkv.hu

Miss BKV

szépségverseny



EGY GYÖNYÖRŰ ALBUM KARÁCSONYRA!

NOVEMBERTŐL
A KÖNYVESBOLTOKBAN!



Villamos, busz, troli, HÉV és metró.

Amit mindennap láthat, és amit többé sohasem.

Tegnap, tegnapelőtt... És most.

Egy varázslatos utazás a hétköznapiakban. Akár otthon.

CSAK 4990 Ft